

⑨ 日本国特許庁 (JP)
⑩ 公開特許公報 (A)

⑪ 特許出願公開
昭55—14381

⑫ Int. Cl.³
F 16 D 55/224

識別記号
厅内整理番号
6573—3 J

⑬ 公開 昭和55年(1980)1月31日
発明の数 1
審査請求 有

(全 10 頁)

④ スポット型ディスクブレーキ装置

⑤ 特 願 昭54—47169
⑥ 出 願 昭54(1979)4月17日
優先権主張 ⑦ 1978年4月17日 ⑧ 西ドイツ
(D E) ⑨ P 2816559.5
⑩ 発明者 ユアン・ペラルト
ドイツ連邦共和国6083バルドル

フ・ベステルバルドシユトラー
セ 4
⑪ 出願人 アルフレッド・テヴエス・ゲー
エムペーハー
ドイツ連邦共和国6000フランク
フルト・アム・マイン 2 ゲーリ
ツケシユトラーセ 7
⑫ 代理人 弁理士 鈴江武彦 外 2 名

明細書の添付(内容に変更なし)
明 細 書

1. 発明の名称

スポット型ディスクブレーキ装置

2. 特許請求の範囲

(1) ブレーキ板をまたいでおり、案内面と中央に設けられた開口とを備えているブレーキ支持部材と、上記開口内で上記ブレーキ板の両側面と対向する位置に設けられており、上記案内面により案内される 1 対のブレーキシューと、上記開口内に設けられており、上記 1 対のブレーキシューと上記ブレーキ板とを外側から抱いているキャリパと、上記ブレーキ板の一方の側面端で上記キャリパに保持されており、上記 1 対のブレーキシューの 1 方を動作させるブレーキ動作機構と、上記キャリパを上記ブレーキ支持部材に連結させる摺動案内機構とを具備しており、この摺動案内機構は、上記キャリパ又は上記ブレーキ支持部材のどちらか一方で形成された円筒形状内周面を有する第 1 の盲孔と、上記ブレーキ板の回転軸

と平行に設けられており、上記キャリパ又は上記ブレーキ支持部材の上記一方に対する他方に結合されるとともに上記第 1 の盲孔に挿入されている第 1 の保持ピンと、この第 1 の保持ピンに設けられ、上記第 1 の盲孔の上記円筒形状内周面の第 1 の部分と摺動可能に接触する部分的な球形状の第 1 の摺動面と、上記キャリパを上記ブレーキ支持部材に対して締めつける弾性機構と、上記ブレーキ支持部材又は上記 1 対のブレーキシューのどちらか一方に設けられ上記キャリパを支持する 2 つの離間した支持面とを備えていることを特徴とするスポット型ディスクブレーキ装置。

(2) 前記第 1 の保持ピンは、前記第 1 の摺動面と離間した第 2 の摺動面を備えており、この第 2 の摺動面は、前記第 1 の盲孔の前記円筒形状内周面の第 2 の部分との間に、前記第 1 の摺動面と前記円筒形状内周面の前記第 1 の部分との間よりも大きな隙間を有していることを特徴とする特許請求の範囲第 1 項記載の

スポット型ディスクブレーキ装置。

- (3) 前記第1の摺動面は、前記第1の保持ピンの長手方向中間部に設けられており、また前記第2の摺動面は、前記第1の保持ピンの両端部のうち前記第1の盲孔の底面側の一端部に設けられていることを特徴とする特許請求の範囲第2項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。
- (4) 前記第2の摺動面は、前記第1の摺動面よりも小さな直径であることを特徴とする特許請求の範囲第3項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。
- (5) 前記第1の盲孔は、段付の円筒形状内周面を備えていることを特徴とする特許請求の範囲第4項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。
- (6) 前記第1の保持ピンの前記両端部のうちの他端部は、前記第1の盲孔より外方に向つて突出しており、前記キャリバ又は前記ブレーキ支持部材の前記どちらか一方に対する他方

3

摩擦保合を生じさせる保持機構を備えていることを特徴とする特許請求の範囲第1項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。

- (9) 前記保持機構は、前記第1の保持ピンと平行に設けられ、前記キャリバ又は前記ブレーキ支持部材の前記一方と結合し、前記キャリバ又は前記ブレーキ支持部材の前記他方に形成された孔と隙間を有して係合する保持ボルトを備えていることを特徴とする特許請求の範囲第8項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。
- (10) 前記保持機構は、前記第1の保持ピンと平行に設けられ、前記キャリバ又は前記ブレーキ支持部材の前記一方と結合し、前記キャリバ又は前記ブレーキ支持部材の前記一方に形成された第2の盲孔と隙間を有して係合する第2の保持ピンを備えていることを特徴とする特許請求の範囲第8項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。
- (11) 前記第2の保持ピンと前記第2の盲孔の夫

に備わり、前記第1の摺動面の直径よりも大きな直径の谷径を有する雄ねじと結合していることを特徴とする特許請求の範囲第1項又は第2項に記載のスポット型ディスクブレーキ装置。

- (7) 前記第1の保持ピンは、前記第1の摺動面と前記キャリバ又は前記ブレーキ支持部材の前記他方と結合する部分との間に前記第1の摺動面よりも小さな直径の部分を備えており、この小さな直径の部分は、前記第1の盲孔の前記第1の部分と水密に接続する横層シールを支持していることを特徴とする特許請求の範囲第1項、第2項、第6項、第8項のいずれか1項に記載のスポット型ディスクブレーキ装置。
- (8) 前記第1の保持ピンから離間して設けられ、前記キャリバと前記ブレーキ支持部材との間に、前記キャリバと前記キャリバの移動のために必要な前記ブレーキ支持部材との間の相対的な移動をけつして損なわないような程度の

4

々の寸法形状は、前記第1の保持ピンと前記第1の盲孔の夫々の寸法形状と同一であることを特徴とする特許請求の範囲第10項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。

- (12) 前記第2の盲孔は、前記ブレーキ支持部材に設けられており、前記2つの支持面は、前記第2の盲孔の円筒形状内周面の離間した部分に設けられており、前記第2の保持ピンは、前記キャリバに強固に連結されており、前記キャリバと前記第2の盲孔中の前記2つの支持面との間の連結部材を構成していることを特徴とする特許請求の範囲第10項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。
- (13) 前記弾性機構は、前記キャリバと前記1対のブレーキシニの間に設けられていることを特徴とする特許請求の範囲第12項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。
- (14) 前記弾性機構は、前記キャリバに形成されている凹所に保持された板ばねであることを特徴とする特許請求の範囲第13項記載のス

ヤリバの方向に向いて突出し前記2つの支持面を構成する突起を備えており、前記弾性機構は、前記キャリバを上記突起に対して付勢させるものであることを特徴とする特許請求の範囲第17項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。

18 前記第1の保持ピンは、前記キャリバ又は前記ブレーキ支持部材の前記他方に取りはずし不可能に結合されており、前記第2の保持ピンは、前記キャリバ又は前記ブレーキ支持部材の前記他方に取りはずし可能に結合されていることを特徴とする特許請求の範囲第10項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。

19 前記第1の保持ピンは、前記キャリバ又は前記ブレーキ支持部材の前記他方に取りはずし不可能に結合されており、前記保持ボルトは、前記キャリバ又は前記ブレーキ支持部材の前記一方に取りはずし可能に結合されていることを特徴とする特許請求の範囲第9項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。

20 前記保持ボルトは、前記弾性機構の為の保持部材であることを特徴とする特許請求の範囲第16項記載のスポット型ディスクブレーキ装置。

21 前記1対のブレーキシューは、前記キ

着した状態で摺動可能となっている。このような構成であると、キャリバをブレーキ支持部材に対して正確かつ滑らかに案内することができるのであるが、反面ブレーキ動作中の摩擦力がキャリバに伝達されることにより、ブレーキ支持部材に変形が生ずるという欠点がある。この欠点は、キャリバがブレーキ板の側面に対して傾いて配置され、キャリバに設けられたブレーキシューがブレーキ板の上記側面に対して不均一に力を加える原因となる。このような状態で長い時間ブレーキ動作が為されると、ブレーキシューに不均一な摩耗が生じ、ブレーキシューを短いサイクルで新品と取り換えることにならなくなる。

この発明は、上記事情に基づいてなされたものであり、上記した従来例の欠点を無くすことができるとともに案内機構でブレーキシューの自動的な位置決めを為すことが出来るスポット型ディスクブレーキ装置を提供することを目的としている。

この発明のスポット型ディスクブレーキ装置は、ブレーキ板をまたいでおり、案内面と中央に設けられた開口とを備えているブレーキ支持部材と、上記開口内で上記ブレーキ板の両側面と対向する位置に設けられており、上記案内面により案内される1対のブレーキシューと、上記開口内に設けられており、上記1対のブレーキシューと上記ブレーキ板とを外側から抱いているキャリバと、上記ブレーキ板の一方の側面間で上記キャリバに保持されており、上記1対のブレーキシューの一方を動作させるブレーキ動作機構と、上記キャリバを上記ブレーキ支持部材に連結させる摺動案内機構とを具備しており、この摺動案内機構は、上記キャリバ又は上記ブレーキ支持部材のどちらか一方に形成された円筒形状内周面を有する第1の盲孔と、上記ブレーキ板の回転軸と平行に設けられており、上記キャリバ又は上記ブレーキ支持部材の上記一方に対する他方に結合されているとともに上記第1の盲孔に挿入されている第1の保持ピンと、この

第1の保持ピンに設けられ、上記第1の盲孔の上記円筒形状内周面の第1の部分と摺動可能に接觸する部分的な球形状の第1の摺動面と、上記キャリバを上記ブレーキ支持部材に対して締めつける弾性機構と、上記ブレーキ支持部材又は上記1対のブレーキシユのどちらか一方に設けられ上記キャリバを支持する2つの離間した支持面とを備えた構成であることを特徴としている。

上記摺動案内機構は、キャリバを滑らかに案内する為のものであり、ブレーキ支持部材の変形の程度とは関係なく1対のブレーキシユの位置決めを行なわせるものである。ブレーキ動作時以外は、1対のブレーキシユはキャリバによつてブレーキ板と平行に離間した状態に配置され、ブレーキ動作時には、ブレーキ板に対して均一な力を加え摩擦係合する。

この発明の実施例においては、前記第1の保持ピンが、前記第1の摺動面と離間した第2の摺動面を備えており、この第2の摺動面は、前

記第1の盲孔の前記円筒形状内周面の第2の部分との間に、前記第1の摺動面と前記円筒形状内周面の前記第1の部分との間よりも大きな隙間を有している。この第2の摺動面は、ブレーキ動作時において、ブレーキシユの為にキャリバが必要とする動作を損なわないようになつてゐる。また、この第2の摺動面は、ブレーキシユの交換の間およびスポット型ディスクブレーキ装置の組立中においても、第1の保持ピンを介してブレーキ支持部材に対するキャリバの充分な案内を行うよう動作するものであり、このことはスポット型ディスクブレーキ装置の取扱いを容易にする。

また、この発明の実施例において、部分的な球形状の第1の摺動面を第1の保持ピンの挿入手方向中間部に設け、第2の摺動面を第1の保持ピンの両端部のうちの第1の盲孔の底面側の一端部に設けるのであれば、第1の摺動面にとつて好ましい配置である。

第2の摺動面にとつて必要な隙間は、第2の

的に設けられている場合には、大きな利点をもたらす。

第1および第2の摺動面を埃や湿気から守る為、第1の保持ピンは、第1の摺動面と上記ねじとの間に、第1の摺動面よりも小さな直径の部分を備え、この小さな直径の部分で、第1の盲孔の第1の部分と水密に接觸する横唇シールを支持していることが好ましい。

また、この発明の実施例において、キャリバが、第1の保持ピンから離間して設けられている保持機構によつて、キャリバとキャリバの移動の為に必要なブレーキ支持部材との間の相対的な移動を損なわない程度でブレーキ支持部材と摩擦係合することが好ましい。

キャリバをブレーキ支持部材に対して締めつける弾性機構は、ブレーキ動作時において、保持機構がキャリバを、ブレーキ動作を続けられるような位置に保持することを行なわせるものである。

保持機構は、第1の保持ピンと平行に設けら

摺動面を第1の摺動面よりも小さな直径とする事により得る。また、上記必要な隙間を得る為に、第1の保持ピンを挿入する為の第1の盲孔を、設付の円筒形状内周面を備えたものとしても良い。上記のような実施例は、第1の保持ピンを挿入する為の第1の盲孔を、ブレーキ支持部材又はキャリバのどちらか一方に形成することによつてブレーキ支持部材又はキャリバの強度が低下する程度を減少させることができる。

また、この発明の実施例において、第1の保持ピンの両端部のうちの他端部を、第1の盲孔より外方に向つて突出させ、キャリバ又はブレーキ支持部材の上記どちらか一方に対する他方に備わり第1の摺動面の直径よりも大きな直径の谷径を有する雄ねじと結合させることは好ましいことである。このような実施例であると、第1の保持ピンをキャリバ又はブレーキ支持部材に形成されている結合用開口を介して取り付けることを可能とし、特にブレーキ支持部材が、自動車の懸架装置の部材、例えば前輪軸に付加

キ支持部材に対して締めつける弾性機構を、1対のブレーキシューとキャリバの間に直切に配置することができる。

そして弾性機構は、キャリバに形成されている凹所に保持された板ばねであることが好ましい。板ばねは、製造が容易であり、かつ取りつけに何等の付属装置を必要としない。

ブレーキシューの交換中に、第1の保持ピンが非係合状態となり、第1の保持ピンによるキャリバの正確な案内が狂わせられる恐れを避ける為、第2の保持ピンをキャリバ又はブレーキ支持部材の前記他方に取りはずし可能に結合させる一方で、第1の保持ピンをキャリバ又はブレーキ支持部材の前記他方に取りはずし不可能に結合させることが好ましい。

1対のブレーキシューがブレーキ支持部材に対してがたつかないようにする為、弾性機構によつてキャリバを1対のブレーキシューの天々のバッキングプレートの半径方向外方に向いている表面に対して付勢することが好ましい。

れ、キャリバ又はブレーキ支持部材のどちらか一方と結合し、キャリバ又はブレーキ支持部材の上記一方に対する他方に形成された孔と隙間を有して係合する保持ボルトを備えていることが好ましい。

スポット型ディスクブレーキ装置を対称形状とする為に、スポット型ディスクブレーキ装置の長手方向中心線に対して第1の保持ピンと平行でかつ対称な位置に、保持ボルトと同じ機能を果す第2の保持ピンを設けることが好ましい。複雑化を避ける為に、第2の保持ピンと第1の保持ピンとは、同一の寸法形状であることが好ましい。

この発明のスポット型ディスクブレーキ装置の構造を非常に簡易化する為に、第2の保持ピンをキャリバと強固に結合させ、第2の保持ピンで、キャリバとブレーキ支持部材に形成されている2つの支持面との間の連結部材を構成することが好ましい。

このような構成であると、キャリバをブレー

上記のような構成においては、キャリバとバッキングプレートとの間に、キャリバに形成された凹所に設けられた支持板を配置することが好ましい。このようにすると、キャリバの内表面に、バッキングプレートと接触する為の支持面を機械加工する必要を省くことができる。

また、保持ボルトを、弾性機構の為の保持部材として形成することによつて、この発明のスポット型ディスクブレーキ装置の簡易化および保守の容易化を達成することができる。保持ボルトを非係合状態とすることにより弾性機構を非係合状態とすることができます、この結果、キャリバを、第1の保持ピンを中心として回転させることができるので、ブレーキ支持部材に形成された端口内に設けられている1対のブレーキシューの交換や点検が容易にできる。

以下この発明のスポット型ディスクブレーキ装置の2つの実施例を図面を参照して説明する。

なお、上記2つの実施例は基本構造においてほとんど等しくなつてゐるので、同一部分には

同一符号を記して詳細な説明を省略する。

第1図および第2図に示す、この発明の一実施例は、自動車の前輪軸又は懸架装置の構成部品にボルト締めされることによつてブレーキ板1の近傍でブレーキ板1と平行に設けられたブレーキ支持部材2を備えている。このブレーキ支持部材2は、2本のアーム3、4を備えており、この2本のアーム3、4はブレーキ板1の両側面と平行に半径方向に延出している。そして、2本のアーム3、4の夫々の一端部5、6は、ブレーキ板1の端面を越えて突出している。アーム3、4と一端部5、6とで、ブレーキ支持部材2は、ブレーキ板1の両側面側に対称に設けられた空間の境界を構成している。ブレーキシュー7、8は、夫々フリクションパッドとバッキングプレートで構成されている。そしてバッキングプレートの前面によつて、ブレーキシュー7、8は、ブレーキ支持部材2の一端部5、6の案内表面上に、周辺方向で、かつ半径方向の内方向に向つて支持されている。

一端部⁵、8間の空間には、ブレーキ板¹とブレーキシュー⁸、8とを外側から抱くキャリパ⁹が設けられている。

キャリパ⁹は、ブレーキ板¹の一方の側面側に、ブレーキシュー⁸のバッキングプレート上にピストンによって直接的に作用する液圧シリンダ¹⁰を備えている。ブレーキ板¹の他方の側面側では、キャリパ⁹の脚部¹¹がブレーキシュー⁸のバッキングプレートを、ブレーキ板¹から離間した位置に保持している。

液圧シリンダ¹⁰に圧力が加えられた時、ブレーキシュー⁸がブレーキ板¹と摩擦係合するよう、キャリパ⁹はブレーキ支持部材²に対してブレーキ板¹の回転軸の方向に移動可能となるよう連結している。この目的の為に、キャリパ⁹は第1の保持ピン¹²と強固に連結しており、第1の保持ピン¹²は一端部⁵に形成された段付孔¹³中に挿入され移動可能となつていて、第1の保持ピン¹²には部分的な球形状の第1の摺動面¹⁴が設けられており、この第1

の摺動面¹⁴は、段付孔¹³中の大きな直徑の方の円筒形状部分¹⁵に対して最小限度に可能な隙間を有して摺動する。そして、第1の摺動面¹⁴と段付孔¹³中の大きな直徑の方の円筒形状部分¹⁵の間の上記隙間は、この実施例ではH 10 / ±8である。第1の保持ピン¹²には、第2の摺動面¹⁶も設けられており、この第2の摺動面¹⁶は、段付孔¹³中の小さな直徑の方の円筒形状部分に延出されている。そして第2の摺動面¹⁶と小さな直徑の方の円筒形状部分¹⁷の間の隙間は、第1の摺動面¹⁴と大きな直徑の方の円筒形状部分¹⁵の間の隙間よりも大きくなつており、0.3 ~ 0.6mm程度が好ましい。第1の摺動面¹⁴とキャリパ⁹に強固に結合された第1の保持ピン¹²の一端部との間に、第1の保持ピン¹²は小さな直徑の部分を備えており、この小さな直徑の部分は段付孔¹³の開口端部にかけて環層シールによるシール部材¹⁸を支持している。

段付孔¹³の円筒形状内周面のうちシール部

材¹⁸と水密に接触している部分は、潤滑材、例えばグリースが滴たされており、第1の保持ピン¹²と段付孔¹³の円筒形状内周面との間の滑り摩擦を減少させるとともに腐食の発生を防ぐようになっている。

上述した一実施例においては、第1の保持ピン¹²に第1の摺動面¹⁴を設けたことにより、小さな直徑の方の円筒形状部分¹⁷と第2の摺動面¹⁶との間の隙間の限度内であればキャリパ⁹の滑かな摺動が行なえるのみでなく、ブレーキ支持部材²の変形や加工誤差にかかわりなくキャリパ⁹によってブレーキシュー⁸、8の位置決めを行うことができる。故にブレーキシュー⁸、8は、キャリパ⁹の位置に関係なくブレーキ板¹の両側面に対して平行な状態に配達される。この結果ブレーキシュー⁸、8のフリクションパッドの均一な摩耗が達成される。操作や加工誤差によつて生ずると予想される変形が、すべての操作段階において補正されるという効果は、第2の摺動面¹⁶と小さな直徑の方の円筒形状

部分¹⁷との間の隙間の大きさによつて達成されるものである。設計者は、第2の摺動面¹⁶と小さな直徑の方の円筒形状部分¹⁷との間の上記隙間の大きさを充分な範囲内で選択することができる。何故ならば第2の摺動面¹⁶には、ブレーキ動作中に機能を果たすことが望まれているのではなく、ブレーキシュー⁸、8の交換の為にキャリパ⁹が破壊で示す位置に回転移動された時のキャリパ⁹を保持することが必要とされているからである。

第1の保持ピン¹²は、1点においてしかキャリパ⁹の支持部材として作用しないので、ブレーキ支持部材²上に、キャリパ⁹を案内する為の他の部材を設けることが必要となつてゐる。この実施例と後述する他の実施例とでは、上記他の部材が異なつた形態となつてゐる。第1図と第2図に示す一実施例においては、キャリパ⁹は、ブレーキ支持部材²の一端部⁶で保持されており、キャリパ⁹のリブ²⁰に対して作用するスプリングクリップ¹⁹によつて、ブレー

したキャリバタの適切な配置を得ることができる。

スプリングクリップ19が嵌れた場合に、キャリバタを第1図と第2図に示す位置に配置しておぐ為に、保持ボルト24がブレーキ支持部材2の一端部6に結合されており、保持ボルト24はキャリバタに形成された孔25に挿入され、隙間を有して係合している。保持ボルト24と孔25の間の隙間は、キャリバタの移動をかつして損なわないような大きさとなつていて。保持ボルト24は、スプリングクリップ19を保持する為にも用いられるので、スプリングクリップ19は、保持ボルト24を取りはずすことによつて一端部6から取りはずすことができる。従つてキャリバタは、第1の保持ピン12を回動中心として半径方向外方に回転することができるので、ブレーキシユア8の交換や点検が容易にできる。

第3図および第4図に示す、この発明の他の実施例では、スポット型ディスクブレーキの中

心臓に開む第1の保持ピン12と対称な位置に第2の保持ピン27が設けられている。この第2の保持ピン27は、キャリバタに強固に結合されており、第1の保持ピン12と同じ寸法形状である。第2の保持ピン27は、ブレーキ支持部材2の一端部6に形成された段付孔30中に挿入されており、段付孔30の大きな直径の方の円筒形状部分31と協働して作用する部分的な球形状の第3の摺動面28と、小さな直徑の方の円筒形状部分32と協働して作用する第4の摺動面29とを備えている。第3の摺動面28と大きな直徑の方の円筒形状部分31との間の隙間および第4の摺動面29と小さな直徑の方の円筒形状部分32との間の隙間の大きさは、ブレーキシユア8に関するキャリバタの移動を損なわない程度の大きさとなつていて。なお、上記隙間は、0.3～0.6mm程度が好ましい。第2の保持ピン27は段付孔30の開口端部にかけて、シール部材18と同一材料同一寸法のシール部材33を、ゲール部材18と同様

にして支持しており、このことにより埃や湿気の侵入を防いでいる。

この実施例では、第1図および第2図に示した一実施例と同様に、キャリバタが第1の摺動面14と第3の摺動面28と第4の摺動面29とによつて三点支持されている。第3の摺動面28と第4の摺動面29とを介して行なわれるキャリバタの移動においてがたつきが生じないように、キャリバタとブレーキシユア8のバッキンブレートとの間に板ばね35が設けられている。この板ばね35は、キャリバタの中央開口部34中に固定されている。キャリバタによつて支持された板ばね35は、断面が概略十字形をしており、中心線26の方向に延出し、ブレーキシユア8のバッキンブレートの半径方向外方を向いた前記表面を支持する第1の支持足部38と、この第1の支持足部38に対して垂直方向に延出し、キャリバタを支持する第2の支持足部37とを備えている。

板ばね35は、キャリバタを半径方向外方に

付勢しており、この結果第3の摺動面28と第4の摺動面29は、段付孔30の円筒形状内周面のうち半径方向外方の部分と接触する。この抗力によって板ばね35は、ブレーキシユア8を半径方向内方にブレーキ支持部材2の一端部5, 6上の支持面に對して付勢する。

この実施例において、ブレーキシユア8の交換は、第2の保持ピン27をキヤリバタに形成されたねじ孔からねじってはずし、第2の保持ピン27をブレーキ支持部材2の段付孔30から完全に抜き取ることによつて達成される。この時キヤリバタは、第1の保持ピン12を回転中心として半径方向外方に、ブレーキシユア8を交換できる位置まで回転することができる。スポット型ディスクブレーキ装置を左右対称な設計とすることによつて機械的な構造により第1の保持ピン12が自然にねじはずされてしまうのを防ぐため、第1の保持ピン12は、リベット締めあるいはその他の手段によつてキヤリバタに取りはずし不可能に結合される。

27

第2の保持ピン27の取りはずしは、ねじ部88の谷径を第3の摺動面28の直径よりも大きくしたことによつて極めて容易となつた。このように設計したことは、ブレーキ支持部材2が自動車の懸架装置の軸受支え又は前輪軸に附加的に設けられている場合に特に大きな利点をもたらす。このような場合、キヤリバタは、すでに自動車に設けられているブレーキ支持部材2上に、ブレーキシユア8とともに半径方向から位置させることができ、液圧シリンダ10の側から第1の保持ピン12および第2の保持ピン27を挿入することによつてブレーキ支持部材2に実質的にボルト締めされる。

4. 図面の簡単な説明

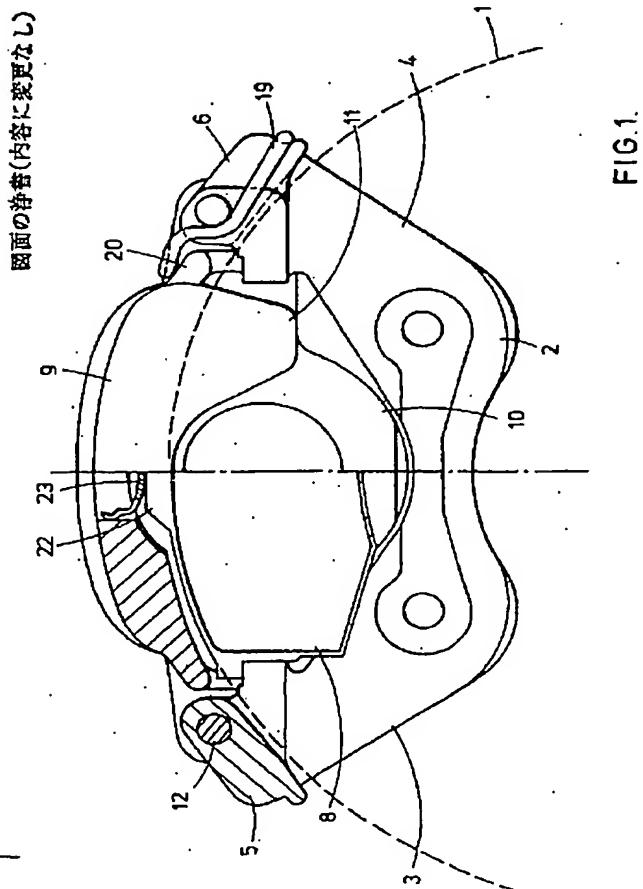
第1図および第2図は、この発明の一実施例を一部断面して示す正面図および平面図、第3図および第4図は、この発明の他の実施例を一部断面して示す正面図および平面図である。

1…ブレーキ板、2…ブレーキ支持部材、7…ブレーキシユア、8…ブレーキシユア、9…キヤ

28

リバ、10…液圧シリンダ、12…第1の保持ピン、13…段付孔、14…第1の摺動面、15…大きな直徑の方の円筒形状部分、16…第2の摺動面、17…小さな直徑の方の円筒形状部分、18…シール部材、19…スプリングクリップ、24…保持ボルト、25…孔、27…第2の保持ピン、30…段付孔、34…中央開口部、35…板ばね。

出願人代理人弁理士 鈴江武彦



29

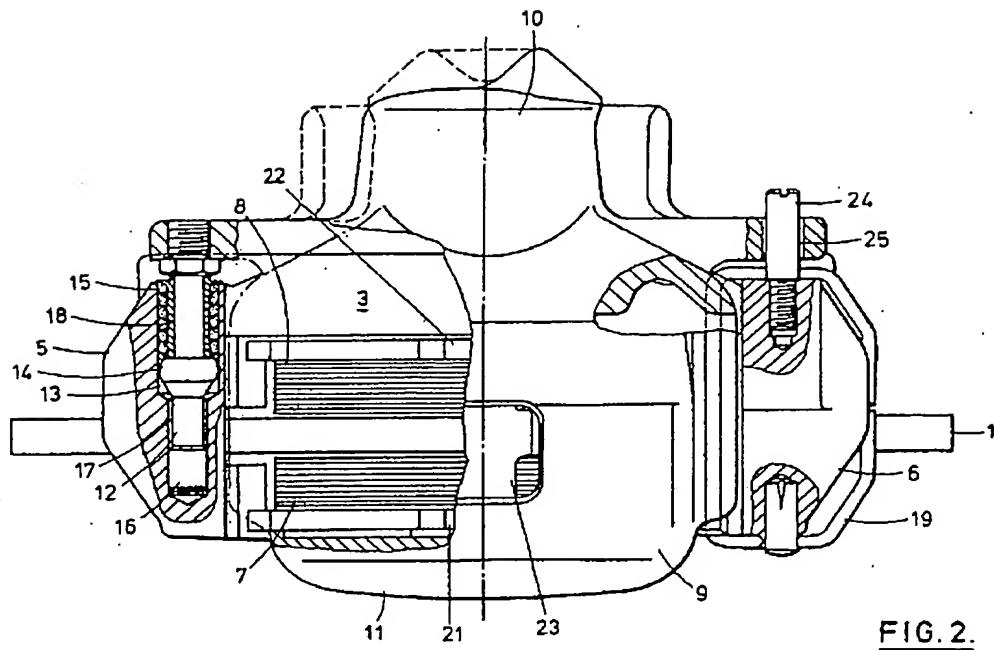


FIG. 2.

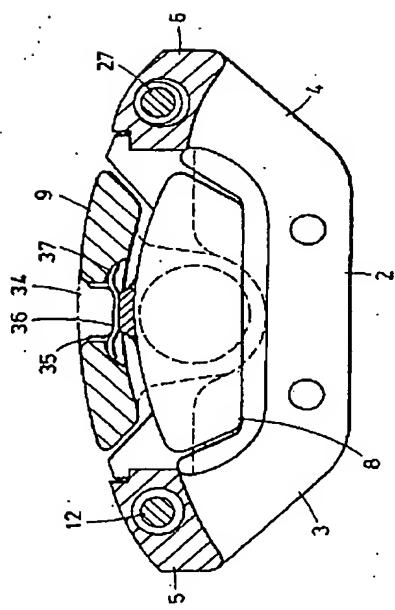


FIG. 3.

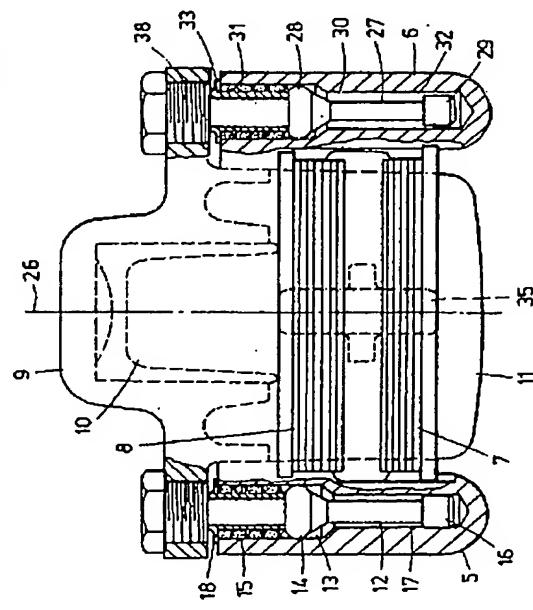


FIG. 4.

手 続 條 正 替(方式)
昭和 年 月 日
54. 8. 30

特許庁長官 川原能雄 殿 商

1. 事件の表示

特願昭54- 47169 号

2. 発明の名称

スポット型ディスクブレーキ装置

3. 補正をする者

事件との関係 特許出願人

名称 アルフレッド・テグエス・ゲーエムベーハー

4. 代理人

東京都港区虎ノ門1丁目26番5号 第17森ビル
〒105 電話 03(502)3181 (大代表者登録)
(5847) 弁理士 鈴江武彦

5. 補正命令の日付

54. 7. 31



6. 補正の対象

明細書 図面

7. 補正の内容 別紙の通り

明細書の添削(内容に変更なし)

図面の添削(内容に変更なし)